Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

900

Vragen van de leden **Hachchi** en **Swinkels** (beiden D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *het bericht «Tientallen vliegtuigen bij Schiphol met laser beschenen» en de uitzending van het programma Opsporing verzocht* (ingezonden 12 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 16 december 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Tientallen vliegtuigen bij Schiphol met laser beschenen»[1] en de uitzending van het programma Opsporing verzocht?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2 en 3
Kunt u de berichtgeving bevestigen dat piloten bij landingen op Schiphol na zonsondergang al sinds begin juli van dit jaar last hebben van een of meerdere personen die met een sterke laser (waarschijnlijk doelbewust) in de cockpit van landende vliegtuigen schijnt?
Kunt u bevestigen dat er tussen begin juli en nu zeker 30 keer inderdaad sprake was van het beschijnen van landende vliegtuigen met een sterke laser? Kunt u tevens bevestigen dat er inmiddels al meer dan 100 meldingen over dit fenomeen zijn binnengekomen van op Schiphol landende bezorgde piloten?

Antwoord 2 en 3
Ja, dit blijkt uit de ontvangen incidentmeldingen van laseraanstralingen in de buurt van Hoofddorp van het Analyse Bureau Luchtvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

---

1 «Tientallen vliegtuigen bij Schiphol met laser beschenen», Nu.nl, 10 november 2015 (http://www.nu.nl/binnenland/4161627/tientallen-vliegtuigen-bij-schiphol-met-laser-beschenen.html).
2 Uitzending Opsporing verzocht d.d. 10 november 2015 (http://www.npo.nl/opsporing-verzocht/10-11-2015/AT_2043072)

ah-tk-20152016-900
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 4
Kunt u aangeven hoe gevaarlijk het beschenen worden met een sterke laser voor piloten is, zowel voor het landingsproces als voor de piloten zelf in termen van mogelijk oogletsel?

Antwoord 4
Tijdens de landing kunnen de laseraanstralingen leiden tot afleiding van piloten waardoor procedures in de cockpit tijdens deze belangrijke vluchtfase verstoord kunnen worden. In sommige gevallen kan de aanstraling leiden tot een tijdelijke verblinding van de piloot en het verlies van nachtzicht. Hierdoor kan het vermogen van de vlieger om visueel contact te houden met de landingsbaan en naderingslichten verstoord raken. De kans op oogschade is, gezien de grote afstand van de aanstraling en het feit dat het vliegtuig beweegt, niet groot.

Vraag 5
Kunt u aangeven of er (uiteindelijk) actie is ondernomen sinds de meldingen van piloten over een laser ter hoogte van Hoofddorp begin juli dit jaar binnen begonnen te stromen, op welk moment er precies actie is ondernomen en wat de aard van deze actie was?

Antwoord 5
Tegen personen die luchtvaartuigen aanstralen met lasers wordt door de politie opgetreden. Er is naar aanleiding van de specifieke meldingen ter hoogte van Hoofddorp door de politie dan ook actie ondernomen. De betreffende meldingen zijn geanalyseerd om een gebied vast te kunnen stellen waarbinnen de verdachte(n) opereerde(n). Binnen dat (geschatte) gebied zijn, in de nachten dat baan 06 in gebruik was, diverse teams aanwezig geweest. In het belang van het opsporingsonderzoek kan ik geen verdere mededelingen doen omtrent de exacte aard van de acties die door de politie zijn verricht.

Vraag 6 en 7
Kunt u aangeven wat volgens u de reden is dat de vermeende dader (desondanks) nog niet gepakt is, waardoor er zelfs besloten is in een uitzending van Opsporing verzocht aandacht aan het onderwerp te besteden? Is het feit dat de vermeende dader nog niet is gepakt te wijten aan een gebrek aan capaciteit en/of gevoel van urgentie bij de politie? Zo ja, kunt u aangeven wat u hieraan gaat doen? Zo nee, waar is het volgens u aan te wijten?

Antwoord 6 en 7
Het Openbaar Ministerie (OM) en de politie hebben tot dusver niet exact kunnen vaststellen vanaf welke locatie(s) de dader(s) actief was/waren. Om tot een succesvolle aanhouding en vervolging over te kunnen gaan, is een aanhouding op heterdaad essentieel.
Het feit dat de dader(s) nog niet is/zijn aangehouden, heeft niet te maken met een gebrek aan capaciteit of gevoel van urgentie bij de politie maar met de omstandigheid dat een dergelijk feit uitermate lastig is op te sporen. Een laserstraal van dit soort laserpennen is vanaf de zijkant niet zichtbaar en met het blote oog van een afstand niet waarneembaar. Dat maakt het moeilijk om vanaf een andere locatie dan waarheen met de laser geschenen wordt te kunnen zien wat de herkomst van de laserstraal is. Het laserlicht is alleen zichtbaar van heel dichtbij of wanneer er in de richting van de kijker geschenen wordt. Gepleegde observaties in de wijk waar de dader(s) zich vermoedelijk bevond(en) hebben tot op heden niet tot resultaat geleid. Lichtversterkende middelen, in bezit bij de politie, gaven hierbij geen verbetering. Er wordt thans gekeken naar mogelijke andere middelen om de laser wel zichtbaar te maken, waardoor een positie van een verdachte eenvoudiger kan worden vastgesteld.

Vraag 8
Kunt u bevestigen dat de vermoedelijke dader in staat zou zijn om mee te luisteren met de verkeerstoren(s) van Schiphol, dan wel op de hoogte is van relevante politiecommunicatie? Zo ja, kunt u aangeven welke mogelijkheden er zijn om die communicatie beter af te schermen?

Antwoord 8
Het is mogelijk om via websites, apps op telefoons of met een scanner mee te luisteren op de kanalen van de luchtverkeersleiding. De betreffende kanalen staan op internet en de Nederlandse Aeronautical Information Publication. Deze informatie is dus publiekelijk beschikbaar en het meeluisteren is niet strafbaar. De communicatiefrequenties via versleuteling afschermen is geen optie. Dit brengt de luchtvaartveiligheid in gevaar als de versleuteling op een of andere wijze niet goed zou functioneren en er hierdoor geen communicatie tussen de verkeerstoren en de piloten meer mogelijk is.
Voor het afluisteren van politiecommunicatie zijn geen aanwijzingen. Politiecommunicatie is bovendien versleuteld via C2000 en niet afluisterbaar voor derden.
Het OM heeft het vermoeden dat de verdachte(n) meeluisterde(n) met de verkeerstoren van Schiphol; eerst werden namelijk verkeerstoestellen aangestraald, maar zodra de politiehelikopter ging vliegen in het kader van dit onderzoek werd er niet meer geschenen met een laser. De politiehelikopter moet namelijk over de radio toestemming vragen aan de luchtverkeersleiding om te mogen opstarten, taxiën, vertrekken en om zich in bepaalde gebieden op te houden, dit in verband met het overige vliegverkeer van Schiphol.
Overigens staat het meeluisteren met de communicatie van de verkeerstoren niet in onlosmakelijk verband met het aanstralen met een laser; een vliegtuig is in het donker ook zichtbaar door de aanwezige navigatieverlichting.

Vraag 9 en 10
Deelt u de mening dat er, zeker rondom luchthavens, een verhoogde inzet moet zijn op de handhaving van het verbod op illegale, sterke lasers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is dit reeds geregeld en wanneer dit niet het geval is, bent u bereid alsnog zo snel mogelijk een verhoogde inzet te realiseren aangezien de veiligheid van vliegtuig en piloot in het geding is?
Welke actie bent u verder voornemens te ondernemen om dit probleem zo snel mogelijk en op een structurele basis aan te pakken? Deelt u de mening dat er rondom Nederlandse luchthavens sprake moet zijn van een structurele verhoogde aandacht en waar nodig inzet op het tegengaan van dit fenomeen?

Antwoord 9 en 10
Het probleem van laseraanstralingen rond luchthavens heeft al structureel verhoogde aandacht. Piloten worden via een circulaire opgeroepen altijd melding te doen van een laseraanstraling bij de luchtverkeersleiding en ILT. Incidenten met lasers worden geregistreerd. Daarnaast wordt door piloten aangifte gedaan bij de politie van laseraanstraling. Het OM kan op basis van feiten en omstandigheden van het geval besluiten om een strafrechtelijk onderzoek in te stellen. Er dient een redelijk vermoeden van schuld te zijn aan het bezit en het gebruik van dergelijke illegale laserpennen. Het voorhanden hebben van een laserpen is op grond van de Wet wapens en munitie verboden indien, gelet op de aard of de omstandigheden waaronder de laserpen is aangetroffen, redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze bestemd is letsel aan personen toe te brengen of te dreigen. Indien iemand op heterdaad wordt betrapt, wordt deze persoon uiteraard meteen aangehouden. Buiten heterdaad is opsporing echter lastiger, ik verwijs hiervoor naar het antwoord op vraag 6 en 7. Juist gezien het belang van het onderwerp is er aandacht voor gevraagd in het programma Opsporing Verzocht en hier gaat ook preventieve werking vanuit ten behoeve van andere luchthavens.

Vraag 11
Kunt u aangeven hoe men in het buitenland omgaat met dergelijk praktijken? Zo ja, worden er methoden gebruikt die ook in Nederland toepasbaar zijn en wanneer dat het geval is, deelt u de mening dat deze zo snel mogelijk ook in Nederland zouden moeten worden toegepast? Zo nee, moet daaruit opgemaakt worden dat er niet gekeken is naar hoe diensten dit fenomeen in het buitenland bestrijden, en wat is daar vervolgens de reden voor?

Antwoord 11
Ik heb geen gedetailleerd beeld van de strafrechtelijke aanpak in het buitenland. Wel ben ik er mee bekend dat in het buitenland het aanstralen van een luchtvaartuig met een laser over het algemeen strafbaar is gesteld en dat een strafrechtelijk onderzoek kan worden ingesteld na melding van een aanstraling.

Vraag 12
Kunt u bevestigen dat het ook voorkomt dat er lasers op helikopters worden gericht? Zo ja, hoe vaak komt dit voor?

Antwoord 12
Ja, ook helikopters worden met lasers aangestraald. Het is niet eenduidig aan te geven hoe vaak dit precies voorkomt, omdat niet in alle gevallen bij meldingen van aanstralingen de gegevens van het luchtvaartuig zijn opgenomen.

Vraag 13
Kunt u aangeven of de strafbaarstelling van het beschijnen van piloten en luchtverkeersleiders in 2013 sindsdien effect heeft gehad? Is er bijvoorbeeld sprake van een teruggang in het aantal meldingen?

Antwoord 13
Na 2013 zijn er inderdaad minder meldingen bij de luchtverkeersleiding en de ILT van aanstralingen met lasers geweest. Mogelijk dat de aangepaste strafbaarstelling hierbij een rol speelt. Navraag bij het OM leert dat de aanpak door de aangepaste strafbaarstelling in enige mate eenvoudiger is geworden, omdat een passende strafbepaling voor de verboden gedragingen voorhanden is.

Vraag 14
Deelt u de mening dat het van groot belang is dat bij de verkoop van legale laserpennen helder wordt vermeld welk oogletsel een laserpen kan aanrichten én welke schade hij kan aanrichten wanneer hij wordt gericht op bestuurders van voertuigen, zij het op de weg of in de lucht? Zo ja, bent u bereid hierop nadere stappen te ondernemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14
Het verhandelen en het bezit van klasse 1, 2 en 2M laserpointers (als «aanwijsstok» bij presentaties) is toegestaan. Deze zijn niet in staat blijvend oogletsel aan te richten; de normale reactietijd van het knipperen met de ogen en wegkijken van de bundel is voldoende om verblinding en oogletsel te voorkomen. Langer blijven kijken in een dergelijke lichtbundel kan wel tijdelijke problemen opleveren zoals het waarnemen van een vlek (lasogen). Op de laserpen en het bijbehorende label zijn Europese richtlijnen van toepassing. Normen schrijven voor dat de gebruiker wordt gewaarschuwd voor de risico's van het gebruik van het product. Het ligt niet voor de hand op nationaal niveau aanvullende maatregelen te nemen voor het product en de inhoud van het label.

Vraag 15
Kunt u aangeven of wat u betreft een gerichte voorlichtingscampagne rondom Nederlandse luchthavens met als doel het verhogen van de bewustwording omtrent de gevaren van (sterke) lasers voor de burgerluchtvaart effect zou hebben? Zo ja, bent u bereid om een dergelijk voorlichtingscampagne te starten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15
Op de productomschrijving bij de laser is aangegeven dat deze een gevaar voor anderen kan betekenen, waaronder voor het wegverkeer en luchtverkeer. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het consequent aanschijnen met een laser, zoals in het onderhavige geval, door voorlichting zal stoppen. De consequente aandacht voor dit fenomeen zorgt ervoor dat de kennis van het gevaar voldoende aanwezig is en een campagne zal daar weinig aan toevoegen.

Vraag 16
Is het volgens u mogelijk de verkoop van laserpennen in zijn geheel te verbieden? Zou dit handhaafbaar zijn? Is het probleem in termen van schade door laserpennen dusdanig groot dat u deze optie overweegt?

Antwoord 16
De handel in laserpennen is gereguleerd. Het verhandelen van (sterke) laserpointers van klasse 3R, 3B en 4 aan consumenten is niet toegestaan op grond van artikel 18 onder a van de Warenwet en het Warenwetbesluit Algemene Productveiligheid. Het verhandelen van lasergadgets – laserpennen die door uiterlijk of vorm mogelijkerwijs sneller in handen van kinderen kunnen vallen – van klasse 2, 2M, 3R, 3B en 4 is op grond van datzelfde artikel evenmin toegestaan.
Het probleem is echter dat met name zware laserpennen via steeds wisselende kanalen worden aangeboden; soms door in Nederland gevestigde (web)shops, maar vaak ook door niet in Nederland gevestigde (web)shops (bijvoorbeeld in China). De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) heeft geen toezichtbevoegdheid op het verhandelen van laserproducten in andere Europese lidstaten of landen buiten Europa. Toezicht op verkoop via webwinkels die buiten Nederland zijn gevestigd is niet mogelijk. Zwaardere laserpennen worden overigens ook door consumenten zelf meegenomen uit vakantielanden.